

⑬ Int. Cl.<sup>4</sup> 8108-3D  
B 60 K 41/28  
20/00  
F 16 H 5/40  
⑭ 特許請求の範囲 1 (全9頁)

⑮ 発明の名称 車両用自動操舵式変速システムの制御方法

⑯ 特 願 昭62-84499

⑰ 優先権主張 ⑱ 1965年4月7日⑲米国(US)⑳ 846610

⑳ 発 明 者 ウィリアム フランシス アメリカ合衆国、ミシガン 48018、フアーミントン

⑳ 発 明 者 コーネ ヒルズ、サバンナ 35144

㉑ 発 明 者 ロバート ラムストン アメリカ合衆国、イリノイ 48013、ブルームフィールド、ローネ バイン ロード 1786

㉒ 出 願 人 イートン コーポレーション アメリカ合衆国、オハイオ 44114、クリーブランド、イートン センター (特許表示なし)

㉓ 代 理 人 井理士 専 優 英 外2名

① 発明の名称 車両用自動操舵式変速システムの制御方法

② 特許請求の範囲

(1) 車両の自動変速(40)の少なくとも一つ(10)の回

転を減少させる車輪ブレーキ(50, 52)を備える

車両と共に利用される車両用自動操舵式変速

システム(40)の制御方法であって、

前記自動操舵式変速システムが、スロット

ル制御されるエンジン(11)と、変速機構入力

シャフトと変速機構出力シャフト(14)の間に

通路的に結合され得る複数のギア比の組合せ

を有すると共に、前記出力シャフトが前記車

両軸動車輪に機械的に連結されているギア実

地型変速機構(11)と、前記エンジンと前記変

速機構入力シャフトの間に機械的に介在され

る前記自在なカブリング(14)とを備えてい

ると共に、(1)前記変速機構出力シャフ

トの回転速度を表示する入力値(54)を包

含する複数の入力値を受信する装置を有す

る情報処理ユニット(54)を備えており、該情

理ユニットが、前記入力値をプログラムに

したがつて処理して、入力値の与えられた

組合せに基づいて所定のギア比を提供し、指令

出力値を発生することにより前記変速シス

テムを前記プログラムにしたがつて作動させ

る装置と、前記変速システムに開示して前記

変速システムを作動させて、前記変速シ

ステムからの前記出力値を記憶して前記ギア比

の組合せの一つを結合させる装置(54)、とを

包含しているものにおいて、

車輪回転シャフト状態の存在または不存在

を感知し、かつ

車輪回転シャフト状態の存在が感知された

場合は、前記カブリングを直ちに離脱する

ことにより前記プログラムを修正すること、

からなる制御方法、

(2) 車輪回転シャフト状態が感知された場合に、

前記処理ユニットが変速機構のすべてのギア

変換指令出力値を受信する装置を有する

ことにより前記プログラムをさらに修正する

ようにした、特許請求の範囲第1項に記載の

制御方法、

(3) 車輪回転シャフト状態の存在の感知が、変

速機構出力シャフトの回転速度を表示する装

置の入力値を受信する装置を備え、その装置を、

車両自動変速機構の回転速度が維持されてい

る場合に可能な、最大の変速機構出力シャフ

トの回転速度に機械的に対応する基準値を比較

することにより行なわれるようにした、特許

請求の範囲第2項に記載の制御方法、

(4) 車両に車両ブレーキを用いたプログラムシ

ステムの制御方法、

(5) 車輪回転シャフト状態の存在の感知が、変

速機構出力シャフトの回転速度を表示する装

置の入力値を受信する装置を備え、その装置を、

車両自動変速機構の回転速度が維持されてい

る場合に可能な、最大の変速機構出力シャフ

トの回転速度に機械的に対応する基準値を比較

することにより行なわれるようにした、特許

請求の範囲第2項に記載の制御方法、

(6) 車輪回転シャフト状態の存在の感知が、変

速機構出力シャフトの回転速度を表示する装

置の入力値を受信する装置を備え、その装置を、

車両自動変速機構の回転速度が維持されてい

る場合に可能な、最大の変速機構出力シャフ

トの回転速度に機械的に対応する基準値を比較

することにより行なわれるようにした、特許

請求の範囲第2項に記載の制御方法、

(7) 車輪回転シャフト状態の存在の感知が、変

速機構出力シャフトの回転速度を表示する装

置の入力値を受信する装置を備え、その装置を、

車両自動変速機構の回転速度が維持されてい

る場合に可能な、最大の変速機構出力シャフ

トの回転速度に機械的に対応する基準値を比較

することにより行なわれるようにした、特許

(4) 車輪回転シャフト状態の存在の感知が、変

速機構出力シャフトの回転速度を表示する装

置の入力値を受信する装置を備え、その装置を、

車両自動変速機構の回転速度が維持されてい

る場合に可能な、最大の変速機構出力シャフ

トの回転速度に機械的に対応する基準値を比較

することにより行なわれるようにした、特許

請求の範囲第2項に記載の制御方法、

(5) 車輪回転シャフト状態の存在の感知が、変

速機構出力シャフトの回転速度を表示する装

置の入力値を受信する装置を備え、その装置を、

車両自動変速機構の回転速度が維持されてい

る場合に可能な、最大の変速機構出力シャフ

トの回転速度に機械的に対応する基準値を比較

することにより行なわれるようにした、特許

請求の範囲第2項に記載の制御方法、

(6) 車輪回転シャフト状態の存在の感知が、変

速機構出力シャフトの回転速度を表示する装

置の入力値を受信する装置を備え、その装置を、

車両自動変速機構の回転速度が維持されてい

る場合に可能な、最大の変速機構出力シャフ

トの回転速度に機械的に対応する基準値を比較

することにより行なわれるようにした、特許

請求の範囲第2項に記載の制御方法、

(7) 車輪回転シャフト状態の存在の感知が、変

速機構出力シャフトの回転速度を表示する装

置の入力値を受信する装置を備え、その装置を、

車両自動変速機構の回転速度が維持されてい

る場合に可能な、最大の変速機構出力シャフ

トの回転速度に機械的に対応する基準値を比較

することにより行なわれるようにした、特許

請求の範囲第2項に記載の制御方法、

(8) 車輪回転シャフト状態の存在の感知が、変

速機構出力シャフトの回転速度を表示する装

置の入力値を受信する装置を備え、その装置を、

車両自動変速機構の回転速度が維持されてい

る場合に可能な、最大の変速機構出力シャフ

トの回転速度に機械的に対応する基準値を比較

することにより行なわれるようにした、特許

-188-

[illegible]

東岡には従来のよう知られるように東岡マ  
ンツァツシツチが図けられてあり、これは  
磁体的に示されている。南風によると、  
マンツァツシツチは中央マンツァツ・ロ  
ツァツチを包含しており、このユニ  
ットはマンツァツとびつゝのような  
風船型中心から入力信号を受信して、東  
岡または明洞中心のマンツァツシツチの存在

なっている。電話帳（図示しない）あるいは圧力感測（図示しない）から得たセンサ、メカニカルおよび電気的ユニットへ電力を空圧圧力に変換する。前述のメカニカルユニットは圧力を供給する。前述のメカニカルユニット及びその制御装置は圧力感知とよく一致しており、前述米国特許第4,778,811号、3,774,048号、4,083,887号、4,083,645号、4,243,955号及び4,340,140号特許書に詳細に示されている。

センサ22, 28, 32, 34, 38, 54および50は任意のメカニカルまたは電気的のもので、それによりセンサ28は測定されたバネ力に比例するアナログまたはデジタル信号を発生するようになっている。同様にセンサ32, 34, 38, 54, 50および52は、電気、空圧又は電気空圧により作動されるもので測定ユニット34に接続して作業を実行する。肥料制御システムに必要として作業を実行する。肥料制御システム22は、通常作業者のコントロールのセクション12からなっており、エンジン12へ肥料を供給する。この肥料供給は中央処理ユニット

るメンバー) からの入力値が、監視速度の異なる表示をもちます。したがってシステムが異なる値の1の留止しないプログラムを引出すことがあることから、AMTシステムの制御ロジックに前述の状態を反映する方法を備えることが重要である。さらに、エンジン124およびシフト11の状態をブレーキ作動される車両の駆動軸10から直接取得させて、駆動を監視車両速度で反映させて、駆動を車両の停止および制動状態を表現するようになすことが望ましい。

AMTの中央型型ニューロニズムによる実験は、切羽中の黒鉛ロケットが放射線の影響の感知は比較的高率であり、黒鉛ロケットがロケットシステムを構成されている場合はそのシステムから信号を受理し、あるいは気圧による出力シフト現象やシステムからの信号を感知し、それをシステムが識別し、同様な現象を無視するあるいは出力シフトと可能と判断するに依る時の出力シフトの量度率と比較することによって測定されている。黒鉛ロケットは電文送信機として用いられている。

かつ実用システムとしてコンピュータの中でランタイムを決定する必要がある。この2つを解く作用が重要な理由に、カプリングが1を解く作用とこれよりさらに作られた車輪400が、エンジンおよびトランスの入力プールの状態により行われ、その時間遅延で駆動することができること、要する限りだけ実行を防止することにより、車輪ロッキング・アップ中車輪遅延を発生させずとも、出力プールの遅延を発生させて、ロッキング・アップを防止することを示すものである。

スキャドまたは重砲ロケットアプが、スリッ  
プし易い表面で過度のフール・カナルが適用さ  
れることにより開始される、という点がこの発  
明の方法のスタートポイントに包含せられる  
ものである。したがって、スタート・ポイント  
用として、エンジンには自動的アイドリン  
が特徴になり、出力カナルは最小値にな  
り、重砲を指示するものではない出力カ

制御を再開することにより、スキャッドの回復が  
通行される。尚、実行出力ソフトウェア速度OSが  
が配属された出力ソフトウェア速度OSの75%ま  
で回復した場合は、車両がまだスキャッド状態  
でいることを決定するセンサチップをとることが必  
ずである。スロッド位置センサチップより感  
知されて車両後部がスロッド2を再適用  
することは、スキャッド状態がそれより終了した  
であろうことが示される。かつ、後部者が車両を  
通常方法で通行させようとする時は通行をな  
す。スロッド2の再適用を感知することは、出力レ  
より、AMTシステムのコロケーションは、出力レ  
ソフトウェア速度センサチップより送られた情報で正  
しい（すなわち、車両速度を表示する）か、あ  
るいは一つまたは複数の車両輪軸がまだス  
キャッド中であるか、決定して決定する方法が確  
定される。このコロケーション決定を行なうため  
に、2-スキャッド法が利用される。

感動車輪がまだスキャッド中であるかどうかを決定し、この感動車輪をスキャッドしないように

決定が満められ、短時間たえば1/2秒の遅延  
は、クラッシュが再適用される。

前述のように、中央処理ユニットは、 $\Sigma$ の入力信号を受信し、前述番号およびまたは記憶情報をプログラムまたは所定のロジックループによって加工して処理して、Aからシステム10を作動させる出力信号を発生するように構成されている。周期的に、そして好ましくは種々の地域的アナログ・エレクトロニック出力信号に近接する各時間中に、ロジックが重畳コグナティブ状態の存在を決定し、それが必要とされる場合には、実行および記憶パターンを処理し、再発出力信号を発生する児童サイクルは、11より20のリコンストラクション期間で達成されるが、これは代表的な典型的アトラキエーション・ノット制御されるプログラムまたは類似物において

するに、エンジン速度が大きい出力シャフト  
速度が、またはエンジンシャフトのアイドリング速  
度と調整されて、クラッチが適用される。  
クラッチのロータリーが適用され、スロ  
ットが、運転中に適用される点を認める  
エンジン速度で調整される。クラッチの  
エンジン速度で調整される。クラッチの  
ロータリーは、クラッチがエンジン速度に  
することなく、緊急に適用される場合に生じる  
ものと考えられる。クラッチのロータリーが  
適用されてから出始め、たとえば、1/2秒の遅延  
中に、出力シャフト速度の変化が計算されて、  
回転率変化によって調整される最大出力シャ  
フト速度 (door) に等しい基準値と比較さ  
れる。もし、doorが基準値を超えなければ、  
スロットは終了したと認められる。

最初の試行にふいて、 $\theta = \pi$  の場合、 $\alpha$  は消滅されなかつた場合は、 $\alpha$  は停止または少なくともとも非常に低速でマスを進行しない。  
出力シヤフト速度入力信号が重量速度を真正に指示するものと考えられる。重量速度のシフトの

は、削減される部材の初期稼働を行なわせるだけでなく、少なくとも20～30ミリ秒の遅延が必要になる。

AMTシステム10は、マイクログラフをベープスにした中央処理ユニット54、および実動される方法および動作を制御するものとして説明されているが、この作動が別のハードウェア要素から構成される電子ノロ体マイクロコンピュータに於いて実施され得ることも明らかである。グラフィカルペーページ30は中央処理ユニット54により制御されると共に、前述米国特許第4,083,043号明細書に示されるようにマスプレーター56を包含および制御するように設計することが好ましい。実施例1は前述米国特許第4,789,831号明細書に示されるように、加温媒体およびブレーキ機構のよう同様の装置を包含することができる。実施例2はここに挙げるために包含される米国特許第4,033,959号明細書に包含されるようなマイクロプロセッサ

・フットボールのものが好きだが、必ずしもそうする必要はない。

( 娯 明 の 効 果 )

以上説明したことから本報では中央処理ユニットにより車輪ローテア状態を感知して車輪のニュウマッドを早期に防ぐため直ちにクラッチとしてのキャブリングを解除して、エンジンスタートを制作する必要があるにニュウマッド状態を感知し、かつニュウマッドにキャブリングする心配がなくなり、ニュウマッドにキャブリングするようになり、車輪に対して是の停止および制動状態を得ることができ、

「國々事々」

第1圖はこの發明の自動機械式取捨機シヤ  
テムの概略圖である。この機械部は、第2  
—2圖はこの發明の方法を実施する良好な手  
法を示す。このシヤテムである。

！日…自由助産院式産婦人科

！！……了！……

! 2 ... エンジン、 ! 4 ... カマアリンダ、

「…交通機関出力シフト、

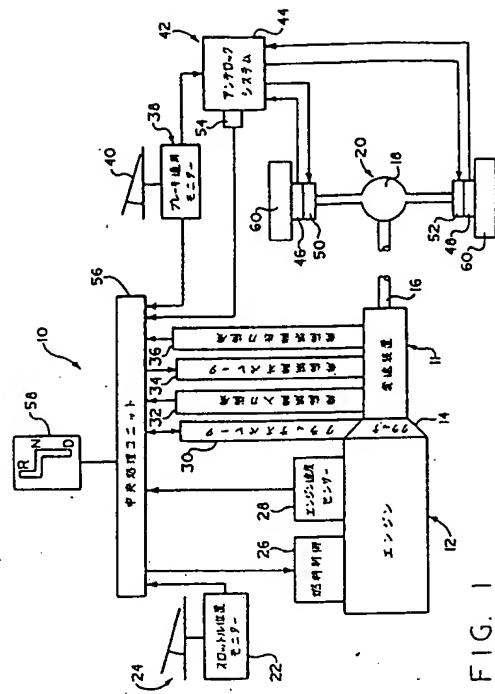


FIG. 1

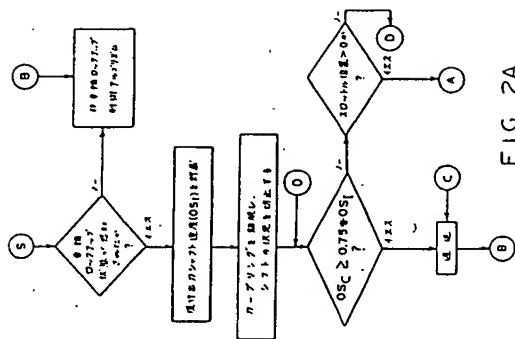


FIG. 2A

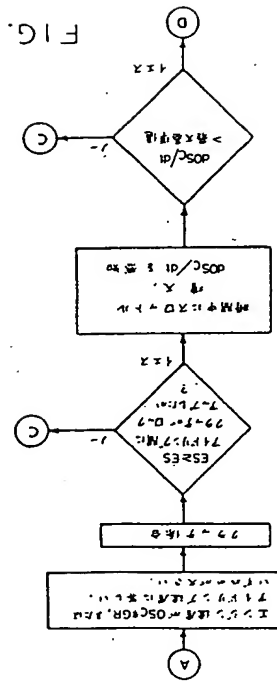


FIG. 28